Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2016

Nr. 66

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 februari 2016

Op 13 januari heb ik gemeld (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 65) dat ik uw Kamer begin dit jaar nader zal informeren over financiële ontwikkelingen met betrekking tot de spoortunnel Delft, onder meer naar aanleiding van de uitkomsten van het eerder aangekondigde onderzoek naar de luchtdrukproblematiek. Met deze brief geef ik hieraan invulling.

Het onderzoek naar de luchtdrukproblematiek heeft opgeleverd dat de opgetreden luchtdruk niet wezenlijk hoger is dan voorspeld, echter de dynamische componenten zoals draai- en vluchtdeuren, rookschermen en ventilatieschermen bleken niet tegen een sterke compressiegolf bestand. Om de veiligheid direct te waarborgen zijn tijdelijk de draaideuren verwijderd en de vluchtdeuren verstevigd. Bovendien is tijdelijk een snelheidsbeperking ingesteld van 80 km/u. Als permanente oplossing is er voor gekozen om de draaideuren te verstevigen, dynamische componenten, zoals afzuiginstallaties, te vervangen en ontluchtingskleppen aan te brengen in het overstek van de bovengrondse stationshal. De snelheid van de treinen kan daarmee in de tunnel stapsgewijs worden verhoogd, eerst naar 100 km/u en later (in 2017) naar 120 km/u. Deze maatregelen vergen een investering van 3,4 miljoen euro (incl. BTW).
Aan de hand van de effecten zal vervolgens worden bezien of er aanvullend nog extra openingen in de westelijke tunnelbuis moeten worden gemaakt voor het aanbrengen van luchtschachten. De westelijke tunnelbuis is nog in aanbouw en wordt in 2017 casco opgeleverd. De westelijke tunnelbuis wordt naar verwachting in 2023 in dienst genomen met de invoering van hoogfrequent spoorvervoer op het traject Den Haag – Rotterdam. De investeringskosten van deze mogelijke maatregel bedragen naar schatting 6 miljoen euro (incl. BTW).

De gemeente Delft heeft daarnaast aangegeven dat de verwachte opbrengst uit het treasurybeleid (rente-inkomsten uit uitgezette subsidie-

kst-34300-XII-66
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

bedragen op financiële markten) van de gemeente uitblijft door een aanhoudende lage rentestand. Met de verwachte opbrengst zou Delft een extra financiële bijdrage leveren aan de bouw van de spoortunnel Delft. In het geval van een tekort op de verwachte opbrengst is in 2008 in een addendum op de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst Spoorzone Delft tussen het Rijk en gemeente Delft een risicoverdeling overeengekomen naar rato van de bijdragen van partijen aan de bouw van de spoortunnel Delft. Op basis van deze afspraak is het Rijk genoodzaakt een bedrag van 11 miljoen euro (incl. BTW) extra bij te dragen aan de bouw van de spoortunnel Delft.
In het kader van de overige financiële ontwikkelingen heeft ProRail, zoals reeds aan uw Kamer is gemeld op 13 januari (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 65), aangekondigd dat er een aanvullende financiële tegenvaller is te verwachten. ProRail heeft een extern bureau gevraagd een audit uit te voeren om de te verwachten totale investeringskosten van het project te valideren. Dit onderzoek is nog gaande en wordt binnenkort afgerond. Zodra de uitkomst van de audit bekend is en de omvang van de benodigde budgetaanpassing is vastgesteld, zal ik uw Kamer hierover nader informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma